

「岡山県地域公共交通ビジョン」（素案）に対する県民意見等の募集結果について

令和7年11月25日（火）から令和7年12月24日（水）までの間、「岡山県地域公共交通ビジョン」（素案）について、おかやま県民提案制度（パブリック・コメント）により、ご意見を募集したところ、次の33件が寄せられました。

これらのご意見等に対する県の考え方を掲載しておりますのでご覧ください。貴重なご意見ありがとうございました。

<寄せられたご意見等と県の考え方>

ビジョン全般

番号	意見の要旨	県の考え方
1	岡山県は地理的に多様であるため、一つのビジョンだけではなく、地域ごとの特性を反映した施策が必要であり、パブリック・コメントや協議会などの県民の納得と共感を得るプロセスも重要だと考える。	交通課題の解消にあたっては、地域の実情に応じた検討や取組が必要であることから、ビジョンでは、様々な主体の連携によって、利用者のニーズの把握や地域の実情に応じた交通施策に取り組むこととしております。
2	県がビジョンを示す意味は大きいですが、それを「方向性」だけで終わらせず、具体的な責務・資源配分・ガバナンス体制を明文化するべきだ。	ビジョンへ具体的な管理体制等を明記することは困難と考えておりますが、ビジョンを踏まえた交通施策が一層進むよう様々な主体と連携しながら取り組んでまいります。
3	岡山都市圏(岡山・倉敷とその周辺都市)については、公共交通分担率の数値目標を設定し、県が目標設定・制度設計の取りまとめや関係者との交渉、国への財源確保交渉などを担当するべきだ。	このたび策定するビジョンでは、これまで幅広くいただいたご意見などを踏まえ、県全体の地域公共交通施策の方向性を示すこととしており、具体的な数値目標は設定していません。

第1章 ビジョンの基本的な考え方

番号	意見の要旨	県の考え方
4	「1. ビジョン策定の趣旨」の「地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています」の後に「買い物や病院への移動手段として公共交通の充実が求められています」を追加してほしい。	「8. 地域公共交通の利用促進」(P.47)の「(4)目指すべき姿」に、「通勤、通学、買い物、通院、レジャーなどの日常的な移動手段として定着している」と記載しています。

5	<p>国、県、市町村、交通事業者、地域住民等のそれぞれの役割とは何か。特に地域住民の役割は何か。</p> <p>「第4章 施策の方向性 1. 広域交通の確保」の「期待される役割」に地域住民が入っていないが、公共交通を研究している住民団体との連携も必要である。</p>	<p>「第4章 施策の方向性」(P.24)として示した8つの項目ごとに、それぞれの主体に期待される役割を記載しており、住民団体等も含めた地域住民の役割として、公共交通の重要性への理解や適切な負担をしていただくことなどにより、地域の交通手段確保への連携・協力を担っていただくものと考えています。</p>
---	---	--

第2章 岡山県の地域公共交通の現状

番号	意見の要旨	県の考え方
6	<p>「2. 県民の移動状況 (3) 代表交通手段①市区町村別 (居住地)」の「岡山市中区、吉備中央町、赤磐市」との記述は、行政順である「岡山市中区、赤磐市、吉備中央町」と修正した方がよい。</p>	<p>平日の路線バスの利用状況について「岡山市中区、吉備中央町、赤磐市」と、割合の高い順に記載しています。</p>

第4章 施策の方向性

番号	意見の要旨	県の考え方
7	<p>住民がマイカー利用を減らさないと地域公共交通の根本的な解決にはならないため、第4章の章立ての順番について、「ニーズに応じた利便性向上」、「自家用車から地域公共交通への転換」、「地域公共交通の利用促進」を前に記載するべきだ。</p>	<p>章立ての順序については、重要度を示すものではなく、施策の性格や位置付けを踏まえた体系(P.23)によって整理したものであり、素案のままといたします。</p>
8	<p>岡山市中心部における同一区間のバス運賃は統一するべきだ。</p>	<p>バス運賃については、各交通事業者が設定するものであり、運賃の統一も含めた岡山市内の運賃適正化については、岡山市公共交通網形成協議会で議論されるべきものと考えています。</p>

1. 広域交通の確保

番号	意見の要旨	県の考え方
9	<p>四国横断新幹線が建設されれば、現在運行している特急列車の所要時間短縮や増発が見込めるが、中国横断新幹線は山陰新幹線の構想があるため、他県とよく協議するべきだ。</p>	<p>中国横断新幹線をはじめとする全国の基本計画路線については、整備計画路線への格上げを目指す動きが活発化しており、引き続き、国や他県の動向について情報収集を行ってまいります。</p>

10	人口減少等を勘案すれば、実現が極めて困難と思われる「四国横断新幹線」をあえて記載する必要はないのではないか。	広域交通の現状として記載しているものであり、素案のままいたします。
11	J R 西日本に対して、便数と車両数の目標を設定し、県がその財源を確保すべきだ。その際、渋滞対策と道路投資との関係についても数値化すべきだ。	運行ダイヤについては、J R 西日本が地域の実情や利用状況等を踏まえて設定するものであり、いただいたご意見については交通事業者と共有いたします。
12	「（４）目指すべき姿」に具体的な数値が明記されていないため、「車１割削減・渋滞半減・公共交通２倍」を目指すべきだ。	このたび策定するビジョンでは、これまで幅広くいただいたご意見などを踏まえ、県全体の地域公共交通施策の方向性を示すこととしており、具体的な数値目標は設定しないこととしているところです。
13	J R 山陽本線、瀬戸大橋線、赤穂線、吉備線、津山線、宇野線の本数を倍増するとともに、山陽本線瀬戸行を和気まで、赤穂線西大寺行を長船まで延長するよう関係市町村とともに J R 西日本と交渉するべきだ。	J R 在来線の利便性向上に向け、人流の回復を踏まえた増便等について、関係自治体と連携して J R 西日本へ要望しています。
14	J R 吉備線の L R T 化について、岡山市、総社市とともに J R 西日本に働きかけるべきだ。	J R 吉備線の L R T 化については、岡山市、総社市、J R 西日本の三者間の合意内容を踏まえて、検討が進められるものと考えています。
15	市町村の助成を含め、路線バス運転手一人あたり100万円以上を事業者に助成するとともに、低床バスなどの新規車両の購入に対し、全額助成するべきだ。	これまでも市町村と連携しながら、交通事業者への支援に取り組んでおり、引き続き、ビジョンの考え方を踏まえながら、必要な支援策を検討してまいります。
16	離島航路における船の購入費や運航経費について、国・市町村とともに赤字分を補填するべきだ。	一定の要件を満たす離島航路については、船舶購入費を含めた運航欠損額に対し、国、県、関係自治体による財政支援を行っています。

2. 二次交通の確保

番号	意見の要旨	県の考え方
17	乗り継ぎしやすいダイヤ設定に「パターンダイヤ採用等」を追加するべきだ。	二次交通の確保にあたっては、乗り継ぎしやすいダイヤ設定が必要と考えており、ご意見をいただいたパターンダイヤ採用等についてはその手法の一つと考えています。 注：パターンダイヤとは、公共交通機関が一定間隔で運行されるダイヤ
18	路面電車の環状化・延伸について、岡山市とともに岡山電気軌道に助成するとともに、低床車両などの新規車両の購入に対し、岡山市の助成を含め、全額助成するべきだ。	路面電車の環状化等については、岡山市路面電車ネットワーク計画に基づき進められるものであり、市内を運行する路面電車の車両購入については、岡山市による国の補助制度を活用した支援が行われているところです。
19	「交通空白」解消に向けて、県の市町村への支援の目標はあるのか。	ビジョンでは、具体的な数値目標は設定しておりませんが、地域の実情に応じて、「交通空白」解消に取り組む市町村を支援することとしています。

4. 交通分野の人材確保

番号	意見の要旨	県の考え方
20	運転者不足への対応は急務であるため、運転者の労働負担軽減、給与補助や資格取得補助などの待遇改善支援、県主導の合同採用・研修会の創設、運転者に対するカスタマーハラスメント防止ガイドラインの策定に取り組むべきだ。	これまでも、運転者の免許・資格取得をはじめとした交通事業者の人材確保の取組を支援してきたところであり、引き続き、ビジョンを踏まえた交通分野の人材確保に、関係者と連携して取り組んでまいります。

5. デジタル技術の活用

番号	意見の要旨	県の考え方
21	県内のバス会社について、全国共通交通系ＩＣカードやクレジットタッチ決済、二次元コード決済に対応するべきだ。導入費用やシステム加盟料の負担、決済手数料の減免措置を行政が行うべきだ。	利用者の利便性を高めるキャッシュレス決済等の普及拡大に向け、交通事業者や市町村等と連携して取り組んでまいります。

22	「（６）期待される役割」のうち、県の「全県的な交通データの標準化及びオープンデータ化の「推進」」について、「推進」ではなく「完全実施」と記載するべきだ。	交通データの標準化等については、利用者の利便性向上につながるものであり、取組主体となる交通事業者等の体制や財政状況等も踏まえながら、取組を推進してまいります。
23	G T F Sによるオープンデータ化を各交通事業者や自治体に働きかけるべきだ。	G T F Sデータのオープンデータ化については、交通事業者、市町村への財政支援や技術支援を行っており、引き続き、情報提供の充実や利便性の向上につながるよう取り組んでまいります。 注：G T F S (General Transit Feed Specification) とは路線やダイヤ等の運行情報の共通フォーマット
24	交通D Xが進むと高齢者にとって何が良くなるのか。	交通D Xの推進により、スマートフォン等を通じて公共交通に関する情報に容易にアクセスできるほか、キャッシュレス決済等の快適なサービスを利用できるようになり、高齢者を含む利用者の利便性の向上につながるものと考えています。

6. ニーズに応じた利便性向上

番号	意見の要旨	県の考え方
25	「ニーズに応じた」という表現は「必要に応じた」の方が適切だ。	「ニーズに応じた」については、利用者の要望や地域の実情等に応じ、きめ細かく利便性向上を図る考え方を示したものであり、素案のままいたします。
26	J R 東岡山駅、瀬戸駅、西大寺駅、邑久駅、大元駅、茶屋町駅、児島駅のみどりの窓口を復活するよう J R 西日本と交渉するべきだ。	みどりの窓口の閉鎖などのサービス縮小については、利用者の利便性や安全性に大きな影響を与えるものであり、地域の意見や利用者の声を十分踏まえるよう、関係自治体と連携して J R 西日本へ要望しています。

27	駅の女性用トイレのスペースを増やし、女性利用者の行列を改善するとともに、誰でも利用できる多目的トイレを整備するべきだ。	「6. ニーズに応じた利便性向上」(P.40)に、バリアフリー等の推進の考え方を記載し、誰もが安全で快適に利用できる移動環境の整備に取り組むこととしており、いただいたご意見については交通事業者や市町村と共有いたします。
----	---	---

7. 自家用車から地域公共交通への転換

番号	意見の要旨	県の考え方
28	過度に自家用車に頼らない移動の推進の部分で、目標が無く、具体的施策につながらない。JR瀬戸大橋線を約6km複線化し普通列車を増便すれば、国道2号線の渋滞が大幅に改善することから、県が積極的に関与して実現するべきだ。	このたび策定するビジョンでは、これまで幅広くいただいたご意見などを踏まえ、県全体の地域公共交通施策の方向性を示すこととしており、具体的な数値目標は設定していないところです。
29	公共交通の利用増進を図ることによる都市部の渋滞解消に向けた県の具体的な取組の強化に期待する。	過度に自家用車に頼らない移動への意識啓発や、地域の実情に応じた交通サービスの導入に向け、関係者と連携して取り組んでまいります。

8. 地域公共交通の利用促進

番号	意見の要旨	県の考え方
30	地域公共交通を維持するためには、地域住民がどのくらい利用すべきかを打ち出すことが必要だ。	地域公共交通を維持するため、地域住民等が公共交通の利便性や重要性を理解し、積極的に利用することは重要ですが、必要な利用の目安については、それぞれの地域の実情に応じて設定すべきものと考えています。
31	観光列車「SAKU美SAKU楽」をJR中国勝山駅まで延長運行し、観光面での利用促進につなげてはどうか。	観光列車の運行区間等については、JR西日本が利用ニーズや観光事業者等の意向を踏まえて設定するものであり、いただいたご意見については交通事業者と共有いたします。
32	JR林野駅をJR湯郷温泉口駅に改名し、岡山駅から乗換不要の列車を運行し、利用促進につなげてはどうか。	駅の改名や運行ダイヤについては、JR西日本が地域の実情や利用状況等を踏まえて設定するものであり、いただいたご意見については交通事業者と共有いたします。